Wydanie Śląskie

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

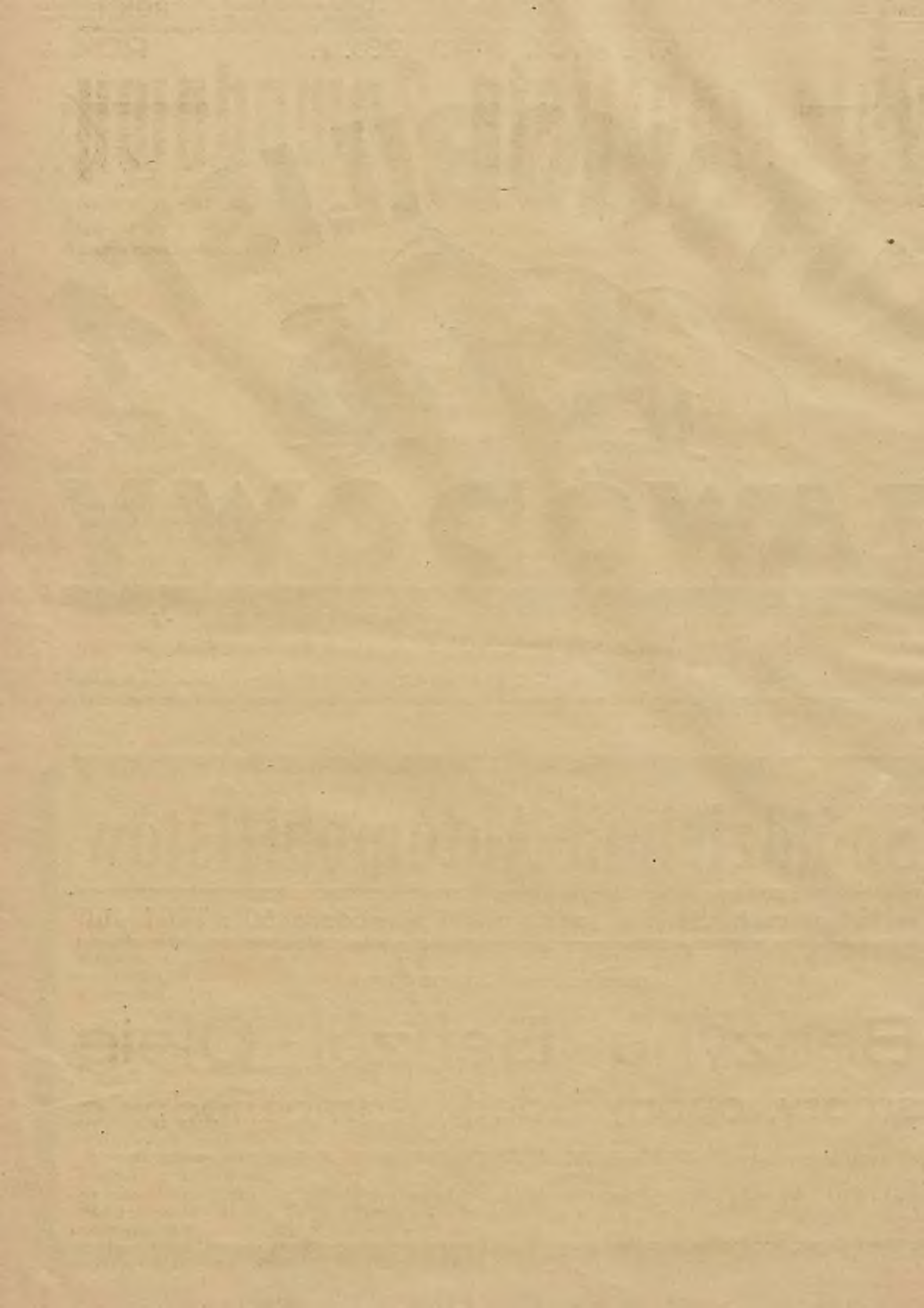
NR. 5 KATOWICE, MAJ 1932 r. ROK 4



AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Organ Związku Zaw. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)

Redakcja i Administracja KATOWICE, ulica Kościuszki 42 — TELEFON 30-14



Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)

Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Kościuszki 42 — Tel. 3014 — Konto P. K. O. 303944

Fundusz Drogowy w Katowicach

Ustawą Sejmu lSąskiego z dnia 31 marca 1931 r. (Dz. U. Śl. Nr. 6. poz. 14) zaprowadzono na obszarze Województwa Śląskiego począwszy od 1 kwietnia 1931 r. opłaty od pojazdów mechanicznych i pojazdów konnych na rzecz Śląskiego Funduszu Drogowego.

W myśl par. 52—55 rozporządzenia wykonawczego Śląskiej Rady Wojewódzkiej i Wojewody Śląskiego z dnia 21. 4. 1931 r. (Dz. U. Śl. Nr. 9. poz. 20) materjały, potrzebne, do wymiaru opłaty w roku bieżącym 1931/32 powinny być zestawione według stanu z dnia 1. marca i rozesłane przez odnośną władzę (Śląski Urząd Wojewódzki) władzom wymiarowym (związkom komunalnym) najpóźniej do dnia 15 maja 1931 r.

Na terenie miasta Katowic zarejestrowano przez Śląski Urząd Wojewódzki pojazdów mechanicznych -- samochody osobowe — samochody ciężarowe i motocykle razem 1373 sztuk.

Obliczenie opłaty na rzecz Śląskiego Funduszu Drogowego wynosi:

Od samochodów osobowych służących do własnego użytku i własnego przedsiębiorstwa od 752 sztuk 395.937,19 zł.

Od samochodów osobowych użytkowanych przez przedsiębiorstwa przewozowe w celach zarobkowych (autobusy) 47 sztuk 102.583,14 zł.

Od samochodów ciężarowych i traktorów 272 sztuk 306.099,87 zł.

Od motocyklów i trzykołowych pojazdów 212 sztuk 15.100,— zł.

Razem: 819.720,20 zł.

Pojazdów wolnych od opłat jest zarejestrowanych 90 sztuk.

Opłaty po myśli art. 6 ustawy od pojazdów konnych, używanych do zarobkowego przewozu towarów przez przedsiębiorstwa przewozowe poza miejscem stałego zamieszkania właściciela nie zostały dotycchczas ustalone. Po uskutecznieniu obliczenia nastąpi zawezwanie płatników do złożenia deklaracji. Wymiar ocenia się tylko na kilka set złotych.

Opłaty od biletów za przejazd pojazdem mechanicznym (autobusem) zostaną ustalone po złożeniu deklaracji przez Śląskie Linje Autobusowe (2 autobusy kursujące do Mikołowa) oraz inż. Bukowskiego (2 autobusy linja Katowic—Tarnowskie Góry).

Opłaty ocenia się na około 30.000,— zł.

Opłaty od reklam w autobusach nie wchodzą na tutejszym terenie w rachubę. Zmniejszenie się wpływów z powodu odmeldowań podaje się na 20 procent.

Pod pręgierz opinji publicznej

Kolega Przybyła był zatrudniony w firmie „Wysokoprąd" w Wielkich Hajdukach Po kilkuletniej służbie został z pracy zwolniony bez uzasadnionej przyczyny. Kol. Przybyła stosownie do przepisów ustawy o Radach Zakładowych zwrócił się z zażaleniem do Rady Zakładowej, wyraźniej do przewodniczącego p. Wonsa. Pan Wons zażalenie przyjął i jeszcze z drugim członkiem Rady Zakładowej interwenjowali w Dyrekcji a w dodatku sprawa ta była tokiem rozpatrywana przez Komisarza Demobilizacyjnego, p. Maskiego, który na konferencji orzekł, że kilku urzędników może Dyrekcja zwolnić, a kol. Przybyłę zatrudnić w charakterze ślusarza.

Dyrekcja jednak kol. Przybyłę z pracy zwolniła, więc sprawa została skierowana przez Sekretarjat Związku naszego do Komisji Pojednawczej i Arbitrażowej w Królewskiej Hucie. Komisja wyznaczyła rozprawę ustną powołując na nią pracodawcę, Radę Zakładową i zwolnionego.

W myśl ustawy o Radach Zakładowych wymaganym jest, aby Rada Zakładowa wzgl. jej przewodniczący w razie niesłusznego zwolnienia robotnika z pracy, u pracodawcy interwenjowała, gdyż w razie zaniedbania tego przez Radę Zakładową, Komisja wniosek odrzuca, uznając się za niekompetentną z powodu nie wypełnienia obowiązków przewidzianych w tejże ustawie. To samo właśnie miało miejsce w sprawie kol. Przybyły. Jednak na pytanie, skierowane do p. Wonsa przez Komisję, czy Rada Zakładowa interwenjowała, powiedział tenże, że on o niczem nie wie. Sprawa została wobec tego odrzucona.

Na późniejszą interwencję u pana Wonsa tenże sobie przypomniał, że kol. Przybyła złożył zażalenie u niego i Rada interwenjowała. A nawet przypomniał sobie, że na skutek interwencji Rady Zakładowej była konferencja u Komisarza Demobilizacyjnego i nie zapomniał również, jak on sam wyzywał na Dyrekcję na jej wyzysk i niesłuszne zwalnianie pracowników. Tylko na Komisji zapomniał tych koniecznych do obrony rzeczy — nie wiadomo, z jakich powodów może za dobro słowo albo za

ochłap posiadania „dobrego numeru“ i tak sprawę słuszną pokrzywdzonego kolegi zaprzepaścił.

Powyższe dajemy kolegom pod ich sąd do wydania wyroku na potulnego sługę pracodawcy, wybranego przez pracowników.

M. W. M.

Stan Automobilizmu w Polsce

Ostatnie dane statystyczne świadczą,ż e liczba samochodów w Polsce zmniejsza się coraz bardziej.

Jest to wynik kryzysu oraz obciążeń na rzecz Funduszu Drogowego.

Według ostatnich danych Głównego Urzędu Statystycznego na terenie całej Polski zarejestrowanych jest 36.737 pojazdów mechanicznych, oprócz wojskowych. Na każde 100.000 mieszkańców przypada 11,4 pojazdów mechanicznych.

Wśród ogólnej liczby pojazdów mechanicznych znajduje się 27.964 samochodów, w tem 22.163 aut osobowych i 5801 ciężarowych. W tem 5152 dorożek samochodowych oraz 3147 autobusów.

Oprócz samochodów, zarejestrowanych jest w całej Polsce 8047 motocykli oraz 726 innych pojazdów mechanicznych.

Dlaczego musimy należeć do Komisji Centralnej Zw. Zaw. w Warszawie?

Dnia 23 kwietnia b. r. odbyła się rozprawa sądowa w sprawie kol. Stawskiego, który jadąc z Krakowa do Katowic na szosie między Mszonowem a Trzebinią miał następujący wypadek: Na 13 mtr. przed samochodem usiłowały przebiegać przez jezdnię dwie dziewczynki. Jedna z nich przebiegła, druga natomiast została na szosie stać. W ostatniej chwili dopiero zdecydowała się przebiegnąć na drugą stronę jezdni, co kol. Stawskiemu uniemożliwiło orjentację. I mimo najlepszej woli kol. Stawski nie mógł zapobiegnąć wypadkowi, gdyż dziewczynka została uderzona błotnikiem samochodu, przez co upadła na jezdnię doznając okaleczenia.

Z wypadku tego został spisany protokół i sprawa znalazła swój epilog dnia 12 i 23 kwietnia br. przed Sądem Grodzkim w Chrzanowie. Sąd po przesłuchaniu świadków na wniosek adw. Janikowskiego, który zastępował kol. z naszego polecenia, kol. Stawskiego od winy i kary uwolnił.

Sprawa ta napozór drobna mogła być dla kol. Stawskiego bardzo kosztowna, gdyż przesłucshanie świadka odbywało się w Katowicach. Sprawa zaśsama przed Sądem w Chrzanowie. Kol. Stawski zamieszkuje natomiast w Warszawie. Wyjazd z Warszawy do Katowic na przesłuchanie świadka jak również na 2 terminy do Chrzanowa, byłby dla kol. Stawskiego bardzo kosztowny. Biorąc pod uwagę, że Związek nasz w Chrzanowie nie posiada oddziału, który by miał swego adwokata i tem samem możność zastępowania kol. przed sądem. Sprawa ta byłaby dla szofera zorganizowanego w jakiemś związeczku lokalnym bardzo trudna, tem więcej dla niezorganizowanego. Zwłaszcza, że adwokat za zastępstwo w sprawie karnej od prywatnego człowieka żąda wysokiego honorarjum.

Dzięki jednak temu, że jesteśmy jako Związek klasowy zrzeszeni w Komisji Centralnej Związków Zawdowych, która ma swoje oddziały po wszystkich miastac hPolski, załatwienie tej sprawy było dla nas bardzo ułatwnione, gdyż zwróciliśmy się do Związku Górników w Chrzanowie, który sprawę oddał swemu adwokatowi do załatwienia. Ten znów biorąc sprawę, nie pytał o zapłatę, tylko sprawę kierował aż do uwolnienia oskarżonego. A Związek Automobilistów również nie pytał, ile kosztuje obrona przez adwokata, tylko polecił członka bronić, wiedząc zgóry, że honorarjum adwokata będzie umiarkowane.

Wskazując kolegom na powyższe, możemy zapewnić, że tylko jednolita potężna krajowa organizacja zawodowa oparta na solidarności wszystkich ludzi pracy we wszystkich krajach, jest zdolną bronić skutecznie interesów swych członków.

M. W. M.

Wszyscy członkowie powinni popierać swoje instytucje gospodarcze. — Wszyscy winni zaopatrywać się w benzynę i oleje w pompach poleconych przez ich miejscowe organizacje.

Święto pracy

Odezwa Międzynarodówki Zawodowej

1. Maja, w uroczyste święto pracy, podniosła Międzynarodówka Zawodowa swój głos by nanowo i z całym naciskiem zaakcentować wzniosłą ideę solidarności międzynarodowej.

Niech wezwanie to rozlegnie się wszędzie, ponad wszystkiemi zaporami i granicami, wezwanie bojowe, mające wzmocnić wszystkie siły klasy robotniczej w walce z kapitalizmem. Wszyscy powinni uświadomić sobie, że istnieje jeszcze siła, która jest w stanie uchronić społeczeństwo od zagłady, wybawić je z największej nędzy i stworzyć nowy świat.

W dniu święta pracy daliśmy wyraz naszej nieugiętej woli dostarczenia pracy naszym braciom robotnikom, znajdującym się poza jego procesem. Wszystko, co służy temu celowi, musi być zrobione: dlatego Międzynarodówka Zawodowa wysuwa żądanie powszechnego skrócenia czasu pracy i wprowadzenia 40-godzinnego tygodnia pracy.

Przeciw wojnie i kapitalizmowi wojennemu!

Za pokojem, porozumieniem narodów i rozbrojeniem!

Przeciw anarchji kapitalistycznej, bezrobociu i głodowi!

Za planową gospodarką społeczną; pracy i chleba dla wszystkich!

——o——

Wyszkolenie na szoferów w Śląskich Technicznych Zakładach Naukowych w Katowicach

Jak wiadomo, stara się Zw. Zaw. Automobilistów już od dłuższego czasu, żeby na miejsce obecnych prywatnych szkół szoferskich, które w niczem nie odpowiadają wymaganiom, stworzone zostały szkoły państwowe, czy też komunalne. Obecnie jednak po uruchomieniu różnych działów w Śląskich Technicznych Zakładach Naukowych w Katowicach wybudowane przez Urząd Wojewódzki kosztem ca. 20 miljonów złotych, dążenia Związku mają zostać po części zrealizowane. Na ostatnio odbytej konferencji naszych kolegów Adamczyka i Melka z dyrektorem Śląskiego Instytutu Rzemieślniczo-Przemysłowego Panem inż. Bizoniem ustalono, że Zakłady te przystąpią do wyszkolenia szoferów, o ile zgłosi się odpowiednia ilość kandydatów. Oprócz tego zostaną kursa dokształcające dla szferów urządzane. Po urządzeniu tego kursu otrzymują dani szoferzy dyplom czeladniczy czy też mistrzowski i nabywają wszelkie prawa rzemieślnicze. Byłby to w Polsce pierwszy krok naprzód celem stworzenia instytucji egzaminacyjno-rzemieślniczej dla zawodu automobilowego.

Poniżej ogłaszamy program tych kursów i prosimy naszych kolegów, żeby się u nas w Związku na kursa te zgłaszali. Opłata za udział w kursach będzie w porozumieniu ze Związkiem ustalona. Wysokość tejże będzie zależna od ilości zgłoszonych.

Kandydatów na szoferów prosimy również kierować do naszego Związku. Mamy nadzieję, że w niedługim czasie prywatnych szkół szoferskich na terenie Górnego Śląska już nie będzie.

Program wykładów dla szoferów i monterów samochodowych.

(Śląski Instytut Rzemieślniczo-Przemysłowy w Katowicach).

I. TEORJA

A. SILNIK SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY

I. Teorja działania silnika 1-cylindrowego czterotaktowego. Pojęcie zasadnicze. Czynniki mocy silnika. Praca gazów w cylindrze. Silniki szybko i wolnobieżne. Przeniesienie pracy na wał. Bilans strat. Zasady działania silników wielocylindrowych. Silniki 2, 3, 4, 6 i 12 cylindrowe.

II. Opis głównych części silnika. Cylinder, karter, tłok, wał korbowy, łożyska, łączniki korbowe. Pozostałe części.

III. Typowe silniki wielocylindrowe. Silniki 2, 4 i 6-cio cylindrowe. Typy najpowszechniej stosowane. Zalety i wady.

IV. Chłodzenie silników. Potrzeba chłodzenia. Chłodzenie powietrzem. Chłodzenie wodą. Chłodzenie oliwą. Chłodnice. Zasady działania. Termosyfon. Pompa wodna. Umocowanie i umieszczenie chłodnicy. Rodzaje pomp. Wentylatory. Termostat.

V. Karburacja. Zasady działania karburatora, Skład mieszanki. Umieszczenie zaworów. Tłumik. Zawory. Konieczność regulacji. Luz w zaworach. Błędy w działaniu. Sprawdzenie szczelności. Docieranie. Wadliwe ustawienie. Objawy wadliwego ustawienia.

VI. Karburatory. Zasady. Ulatniaki. Karburatory z ręczną regulacją. Karburatory półautomatyczne. Karburatory automatyczne. Ogrzewanie mieszanki. Charakterystyczne typy karburatorów.

VII. Dopływ benzyny. Dopływ benzyny; własnym ciężarem, pod ciśnieniem, za pomocą exhaustora. Przewody rurowe. Sączniki. Zawor redukcyjny. Nieszczelność zaworów. Nieszczelność rurek i kurków. Zanieczyszczenie przewodów. Regulacja zaworu redukcyjnego. Zbiorniki benzyny. Nieszczelność zbiornika lub zatkanie otworu.

VIII. Potrzeba smarowania. Smarowanie zapomocą rozbryzgiwania. Smarowanie półautomatyczne. Smarowanie mechaniczne. Smarowanie obiegowe. Smarowanie rozbryzgowe, przy stałym poziomie oliwy. Smarowanie rozbryzgowe przy zmiennym poziomie oliwy. Smarowanie pod ciśnieniem. Pompy do oliwy. Przyrządy do kontrolowania. Skutki wadliwego smarowania i sposoby regulacji.

IX. Zapalenie. Napęd magneta. Rodzaje napędu. Sprzęgło do regulowania ustawienia magneta. Przystosowanie magneta względnie prądnicy do silnika. Samoczynne przyśpieszanie punktu zapalania. Świece. Przewodniki. Końcówki. Umocowanie przewodników. Typowe rodzaje instalacji. (Część ta wiąże się ściśle z wykładami elektrotechniki).

X. Silniki odmienne od typowych konstrukcji. Silniki suwakowe (Knight). Zasady i budowa. Zalety i wady. Przestrzeń szkodliwa.

XI. Silniki dwutaktowe. Silniki zaworowe i bezzaworowe. Korzyści i wady takiego systemu. Zastosowanie.

B. PODWOZIE

I. Rama. Materjał i rodzaje ram. Podłużnice i poprzednice. Połączenia. Resory. Rodzaje resorów. Zawieszenie resorów. Zawieszenie silnika i skrzynki biegów. Zawieszenie i umieszczenie zbiornika benzynowego.

II. Koła i osie. Rodzaje kół. Koła drewniane, metalowe, druciane i tarczowe. Obręcze i koła wymienne. Oś przednia. Zwrotnice. Sposoby umocowania zwrotnic.

III. Mechanizm kierowniczy. Mechanizmy kierownicze ślimakowe i śrubowe. Mechanizm kierowniczy system „Ford". Drążki mechanizmu kierowniczego. Przeguby drążków. Amortyzatory w mechaniźmie kierowniczym. Nieodwracalność mechanizmów. Nachylenie kół: Szybistość. Rozstawa kół.

IV. Sprzęgła. Konieczność sprzęgła w samochodzie. Systemy sprzęgieł. Sprzęgła stożkowe, tarczowe, warstwowe, warunki jakim odpowiadać powinno dobre sprzęgło. Zestawienie zalet i wad poszczególnych typów.

V. Przeguby. Uzasadnienie potrzeby przegubów. Systemy przegubów. Stosowalność poszczególnych systemów.

VI. Zmienniki przekładni. Zasada działania Przekładnie 3 i 4 biegowe. Odmiany konstrukcyjne. Skrzynki z najwyższą przekładnią bezpośrednią i inne. Bieg wstecz. Zatrzaski. Przekładnia planetarna systemu FORD. Połączenie silnika ze zmiennikiem przekładniowym. Zespoły o jednym bloku. Zazębienia czołowe, stożkowe i gleasonowskie.

VII. Napęd. Napęd kardanowy, łańcuchowy, gąsiennicowy. Łańcuchy. Rodzaje kardanów. Dodatkowe przekładnie w dyferencjale.

VIII. Wyrównywacz (Dyferencjał). Działanie wyrównywacza. Rodzaje wyrównywaczy. Niedogodności stosowania wyrównywacza. Wyłączniki wyrównawcze.

IX. Hamulce. Hamulce klockowe i taśmowe. Wyrównywacze hamulców.

X. Nadwozie samochodowe. Typy nadwozi, torpedo, handolet, karetka itp. Materjały do budowy nadwozia. Nadwozia amerykańskie i europejskie. Konserwacja i mycie nadwozia. Maska silnika. Błotniki. Buda Fartuch.

XI. Osprzęt samochodu. Oświetlenie acetylenowe. Generatory, ich budowa i obsługa. Latarnie. Regulacja. Reflektory. Sygnały. Pompa. Narzędzie. Bańki na benzynę i oliwę. Pompy silnikowe.

XII. O motocyklu nowoczesnym i jego częściach składowych (wykład przez porównanie).

C. ELEKTROTECHNIKA SAMOCHODOWA

I. Zapalanie mieszanki. Znaczenie zapalania dla wydajności silnika. Zapalanie przyspieszone i opóźnione. Świece. Cewka indukcyjna. Przerywacz elektro-magnetyczny. Kondensator. Magneto wysokiego napięcia. Zasady budowy. Szczegóły konstrukcji. Niedomagania najczęściej spotykane. Magneto wysokiego napięcia. Zasady budowy. Szczegóły konstrukcji. Niedomagania najczęściej spotykane. Magneto Bosch i magneto Dixie jako typowe. Ustawienie magneta w silniku. Kolejność czynności. Magneto dwuiskrowe. Budowa. Zalety. Zapalanie systemu FORD. Rozruszniki i ich system. (Startery). Budowa. Działanie. Nowoczesne podwielobiegunowe.

II. Nowoczesne instalacje samochodowe. Części składowe instalacji i ich działanie. Prądnice. Prądnice samowzbudne i obco wzbudne. Regulacja napięcia prądnic na samochodzie. Twornik pierścieniowy i bębnowy. Prądnice dwubiegunowe i wielobugunowe.

III. Elektromotory: budowa, zasada działania (stosują się do rozruszników).

IV. Akumulatory. Budowa płyt. Ładowanie akumulatorów. Czas i granice ładowania. Pojemność. Sprawność akumulatorów.

V. Wyłącznik automatyczny. Maksymalny i minimalny wyłącznik. Typowy szemat połączeń akumulatorów i prądnicy z odbiornikiem prądu.

VI. Sposoby badania i usuwania niedomagań w granicach możliwości kierowcy.

D. GUMY.

I. Wyrób opon. Rola płótna. Warstwa biegowa. Opony sznurowe (Cord). Opony balonowe. Wymiary opon. Obliczenie wymiarów i wymiary zmienne. Opony z wargą i bez (clincher). Naprawa opon. Uszkodzenie zewnętrzne i przebicie płótna. Wytrzymałość opon. Przyczyny nienormalnego zużywania się. Normy napompowania pneumatyków.

II. Wyrób kiszek. Reperacje kiszek. Klejenie zwykłe. Wulkanizacja.

III. Umocowanie opon na kołach. Praktyczne wskazówki nakładania pneumatyków. Wentyle, Łejek (talcum).

IV. Massywy. Oznaczenie wymiarów. Dobieranie właściwego wymiaru — system europejski i amerykański.

E. MATERJAŁY PĘDNE

I. Produkty ropy, węgla i roślinne. Otrzymywanie benzyny. Ciężar gatunkowy. Wartość opałowa. Własność jaką powinna mieć dobra benzyna. Rozpoznawanie dobrej benzyny. Inne materjały pędne. Spirytus i benzol. Nafta. Sposoby przechowywania benzyny.

F. SMARY

Wyrób smaru stałego. Warunki jakim powinna odpowiadać oliwa. Własność korzystna. Teorja smarowania. Smarność. Punkt spalania. Sposoby badania oliwy. Olej kościany. Zastosowanie grafitu.

G. PRZEPISY DROGOWE

Zapoznanie słuchaczy z wszystkiemi przepisami i ustawami obowiązującemi w Polsce co do ruchu samochodowego i bezpieczeństwa na drogach publicznych. Międzynarodowa konwencja samochodowa. Międzynarodowe znaki ostrzegawcze. — Tryptyki. Międzynarodowe świadectwa drogowe. Polskie kluby i stowarzyszenia samochodowe.

H. UTRZYMANIE SAMOCHODU i OBSŁUGA (KONSERWACJA) 4 godz.

I. Obowiązki kierowcy pod względem utrzymania samochodu.

II. Garażowanie samochodu. Warunki, jakim garaż odpowiadać powinien.

III. Kontrola poszczególnych organów samochodu.

IV. Narzędzia ogólne i specjalne potrzebne podczas jazdy samochodem.

V. Racjonalne użytkowanie samochodów.

*

Punkty te będą uwzględnione podczas poszczególnych wykładów i ćwiczeń.

TECHNOLOGJA METALI

Pojęcie o ciężarze gatunkowym

Rudy.

1. Otrzymywanie metali z rud.

I. Żelazo. Rodzaje żelaza lanego. Własności obydwuch rodzaji: 1) ciężar gatunkowy, 2) wytrzymałość, 3) topliwość, 4) przewodnictwo ciepła i elektryczności, 5) zdolności utleniania, 5) twardość i kujność.

Przeróbki jego. Żelazo kute, jego zastosowanie. Różnica w żelazie kutem.. Pojęcie o stali i jej własności. Rodzaje stali i jej zastosowanie. 1) Stal twarda, 2) średnio-twarda, 3) ciągliwa, 4) miękka, 5) wyższa średnio-twarda, 6) wyższa ciągliwo-twarda.

Stale specjalne. 1) Stal chromowa, 2) Wolframowa, 3) Niklowa, 4) Chromoniklowa, 5) Szybkotnąca, 6) Samohartowna. Hartowanie. Odpuszczanie Cementowanie. Kąpiele do hartowania. Parę uwag o płynach i piecach.

(Dalszy ciąg nastąpi).



DEUTSCHER TEIL

Oelverbrauch?

Zu hoher Oelverbrauch ist in den weitaus meisten Fällen auf den schlechten mechanischen Zustand der Maschine zurückzuführen, sehr oft auch auf die Verwendung schlechter oder ungeeigneter Oele. — Durch ausgelaufene Zylinder und abgenutzte Kolben, durch schlechte bzw. gebrochene Kolbenringe und ausgeschlagene Kolbenringnuten dringt zu viel Oel in den Verbrennungsraum und verbrennt dort zu grössten Teil. Der restliche Teil führt meist zu Störungen, z. B. Verölen der Zündkerzen, ausserdem aber bildet er Rückstände auf dem Kolbenboden, im Zylinderkopf und an den Ventilen. Auch äussere Undichtigkeiten des Motors und des Getriebes sind nicht so selten. Dass kann man bei vielen Fahrzeugen beobachten, wenn sie kurze Zeit an einer Stelle stehen und sich mehr oder weniger grosse Oelflecken am Erdboden ansammeln. — Sehr oft wird auch der Fehler gemacht, dass das Kurbelgehäuse zu voll gefüllt wird. Davon ist zu warnen, denn durch zu hohen Oelstand im Kurbelgehäuse tritt derselbe Mehrverbrauch mit seinen nachteiligen Folgen ein, wie bei schlechtem Zustand der Maschine.

Auch nicht rechtzeitiger Oelwechsel kann leicht zum Mehrverbrauch führen, ganz besonders dann, wenn — wie z. B. im Traktorenbetrieb — schwerere Kraftsoffe gefahren werden. Ebenso gelangen im Automobilbetrieb bei langsamen Stadtfahrten im Winter grössere Mengen Kraftstoffteile in das Oel. Diese Erscheinung ist darauf zurückzufürhen, dass die Fahrzeuge nicht genügend warm werden und so eine Kondensation des angesaugten Kraftstoffluftgemisch im Zylinder eintritt. Die kondensierten Kraftstoffteile dringen dann unter Wegspülen des Oelfilmes zwischen Kolben und Zylinder hindurch. In solchen Fällen ist wohl der Verbrauch scheinbar gering, und aus diesem Grunde wird sehr oft geglaubt, dass das Oel nicht ausgewechselt werden muss. Man ergänzt dann nur das verbrauchte Oel durch Hinzufüllen neuen Oeles. Damit begeht man aber einen schweren Fehler. Denn das im Kurbelgehäuse befindliceh Oel wurde — wie schon gesagt — im hohen Masse durch Kraftstoff verdünnt und verliert damit seine Zähflüssigkeit. Ein verdünntes Oel wird logischerweise einen zu hohen Verbrauch hervorrufen, der nur in der ersten Zeit nicht bemerkt wird, da das Sinken des Oelniveaus teilweise durch den eingedrungenen Kraftstoff ausgeglichen wird.

Giesst man nun zu diesem stark verdünnten Oel neues Oel, so wird dieses neue Oel sofort wiederum durch den vorhandenen Kraftstoff verschlecht. Es ist also empfehlenswert, in solchem Falle das alte Oel möglichst weit aufzubrauchen und dann abzulassen. Dieses Verfahren ist wirtschaftlicher und in jedem Falle der Maschine zuträglicher. Hieraus ersieht man, wie ausserordentlich wichtig es ist, die von den Automobil- und Oelherstellern gegebenen Wechselvorschrifften möglichst präzise einzuhalten. — Sehr oft wird von dem einen oder anderen Oel behauptet, dass es länger benutzt werden könnte als die Fabriken vorschreiben. Selbst wenn das Oel den Anforderungen länger wiederstehen kann als die Wechselvorschriften lauten, so ist auf keinen Fall zu verhindern, dass ein Teil der eingedrungenen Abnutzungsteile der Maschine in Form von Metallteilchen und Strassenstaub immer wieder durch das gesamte Schmiersystem geleitet werden, was im besonderen bei Maschinen ohne Oelfilter der Fall ist. Tur die besten Oelfilter sind in der Lage, grössere Mengen der groben Verunreinigungen abzuhalten. Eingedrungener Kraftstoff und eingedrungenes Wasser kennen natürlich auch vom besten Filter nicht beseitigt werden. — Durch rechtzeitigen Oelwechsel erreicht man somit zwei Vorteile:

1. Man erhält seine Maschine in einem guten mechanischen Zustand, was eine Ersparnis in bezug auf Reperaturen bedeutet.

2. Man erhält durch diesen guten mechanischen Zustand einen geringeren Oelverbrauch, was eine weitere Ersparnis darstellt.

Was nun den Mehr- oder Minderverbrauch zweier Oele verschiedener Fabrikate anbelangt, so kann im voraus gesagt werden, dass bei Markenölen gleicher Viskosität (Zähflüssigkeit) wesentlich Verbrauchsdifferenzen kaum beobachtet worden sind. Derartige Behauptungen, ganz besonders die eines mehrfachen Verbrauchs, beruhen in jedem Falle auf fehlerhaften Beobachtungen bei Ausführung solcher Versuche oder darauf, dass die Bedingungen, unter denen die Vergleichsversuche ausgeführt wurden, verschieden waren. Die hauptsächlichsten Fehler, die bei solchen Versuchen begangen werden, sind folgende:

1. Zu den Vergleichen werden Oele verschiedener Viskosität herangezogen. Es ist selbstverständlich, dass zwischen sehr dünnen und sehr dicken Oelen Verbrauchsunterschiede bestehen. Eine Norm dafür, dass ein dickeres oder dünneres Oel Mehr- oder Minderverbrauch ergibt, besteht nicht, sondern es muss für jedes Fahrzeug die jeweils passende Viskosität benutzt werden. Es kann somit eintreten, dass man mit einem dicken Oel einen Minderverbrauch erzielt und umgekehrt.

2. Bei Durchführung solcher Versuche ist auf jeden Fall mit neuem Oel zu beginnen. Das Kurbelgehäuse muss gründlich ausgespült werden, möglichst noch mit einem Befüllen lässt man die Maschine leerlaufen, bis sie genügend warm geworden ist, stellt den Motor ab, lässt ihn längere Zeit stehen und misst das Oelniveau.

3. Beim Messen des Oelniveaus ist unbedingt darauf zu achten, dass das Fahrzeug immer in derselben Lage steht, selbstverständlich möglichst wagerecht. Es ist also richtig, den Platz, der für die erste Messung eingenommen wird, genau zu bezeichnen und wieder für die folgende Messung zu benutzen. Auch darf auf keinen Fall irgendwelceh zu-

sätzliche Belastung des Fahrzeuges, ganz besonders keine einseitige, vorgenommen werden. Bei Personenfahrzeugen genügt schon das Draufstellen einer Person auf das Trittbrett, um wesentliche Oelniveaudifferenzen und dadurch Fehlmessungen hervorzurufen.

4. Die Versuchstrecke muss auf jeden Fall die gleiche sein und die Fahrten müssen möglichst bei annähernd gleichen Witterungsbedingungen vorgenommen werden. Dass die Belastung gleich sein muss, ist als selbstverständlich vorausgesetzt, ebenso die zu fahrende Durchschnittsgeschwindigkeit. Werden diese Bedingungen nicht eingeahlten, so treten Fehlmessungen auf, denn bei wärmerem Wetter ist der Oelverbrauch in den meisten Fällen ein höherer als bei kaltem. Dasselbe trifft für höhere Durchschnittsgeschwindigkeit zu. Eine höhere Belastung ruft erklärlicherweise ebenfalls einen grösseren Oelverbrauch heróor. — Das zwischen minderwertigen Oelen und guten Markenǫlen wesentliche Verbrauchsunterschiede bestehen, dürfte allgemein bekannt sein. Aus diesem Grunde ist es auf jeden Fall wirtschaftlicehr, gute Marknöle, die allerorts erhältlich sind, zu beziehen, als billiges Oel unbekannter Herkunft.

Aus allem Vorhergesagten geht hervor, dass mann bei der Beurteilung des Oelverbrauches ausserordentlich vorsichtig zu Werke gehen sollte. — Wirklich einwandvrei sind jedoch nach unserer Ansicht nur dann Versuche durchzuführen, wenn hierzu Spezialisten herangezogen werden. Wir glauben aber, dass auch derartige Versuche nur das ergeben, was wir oben bereits gesagt haben, nämlich, dass ein nur irgendwie ins Gewicht fallender Verbrauchsunterschied zwischen Markenölen nicht besteht, während der Vergleich von minderwertigen Oelen gegenüber Markenölen einen teilweise erheblichen Mehrverbrauch zeigt.

Die „Spółdzielnia Automobilistvw" in Katowice, ul. Wojewódzka 50m Telefon 1116, die stets Oel in allen Preislagen und Qualitäten auf Lager hat, ist auf Verlangen gern bereit, für ihre Kunden derartige Kontrollen durch Fachleute durchführen zu lassen, bezw. mit Rat und Tat bei der Auswahl der entsprechenden Oele zu helfen.

—◆—

Das erste Automobil von der Polizei verboten

Es genügt nicht, eine grossartige Erfindung zu machen um gewürdigt, geschweige denn berühmt zu werden, es gehört noch eine gute Portion Geschicklichkeit und Glück dazu. Das Schicksal vieler hervorragender Erfindungen bestätigt diese bittere Wahrheit.

Nur die Wenigen wissen, dass das erste Automobil von der Polizei verboten wurde. Eine verfallene Grabstätte auf dem Friedhof von Hütteldorf, vor den Toren Wiens, verkündet, dass der Ingenieur und Mechaniker Siegfried Marcus, 1831 in Mecklenburg geboren und 1898, also im Alter von 67 Jahren, in Wien gestorben war. Das war der Erfinder des Automobils. Die Mitwelt wollte von seiner Erfindung nichts wissen. Sie kam zu früh.

Schon im Jahre 1864 fuhr Marcus mit seinem „selbstfahrenden Benzinwagen" auf dem Wiener Exerzierplatz umher. Zehn Jahre später startete er mit einem bedeutend verbesserten Wagen und sauste mit einer für damalige Begriffe gewaltigen Geschwindigkeit von 20 Stundenkilometern die Mariahilferstrasse, Wiens längste Strasse, die vom Zentrum der Hauptstadt bis nach Schönbrunn führt, entlang. Was war das Ergebnis? Der Lärm, den der selbstfahrende Wagen entwickelte, gab der Polizei Veranlassung, solche „unnütze und ruhestörende" Versuche für die Zukunft zu verbieten.

Der in seinen Hoffnungen enttäuschte und tief verletzte Erfinder fügte sich der behördlichen Verfügung und stellte seine Versuche ein. Der Ruf, den Siegfried Marcus als sehr geschickter Elektrotechniker und Monteur genoss, drang an den Wiener Hof. Kaiser Franz Joseph beauftragte durch seinen Oberhofmeister den Ingenieur mit der Anbringung einer elektrischen Signalisationsleitung in der Hofburg, die die Gemächer der Kaiserin Elisabeth mit den Räumen der diensttuenden Hofdamen verbinden sollte. Man kannte damals noch keine elektrischen Klingelinstallationen und die von Marcus in der Hofburg hergestellte Anlage war die erste in der österreichischen Hauptstadt. Diese Anlage erregte allgemeines Interesse. Kaiser Franz Joseph war an der Spitze eines zahlreichen Gefolges persönlich zur „Einweihung" der Installation erschienen und prüfte sie eigenhändig.

Ingenieur Marcus meldete insgesamt 38 verschiedene Patente an: Spiritusglühlampen, Lautsprecher, eine elektrische Zündmaschine usw. Diese kleinen Erfindungen machte er sozusagen nebenbei. Der Traum seines Lebens, sein Stolz und sein Sorgenkind zugleich war das Automobil. Er experimentierte jahrelang an einem Verfahren, das er als „Karbarisierung der Luft" bereichnete. Im Grunde genommen, handelte es sich um die Vergasung des Benzins, wie sie heute in jedem Benzinmotor stattfindet. Dieser Brennstoff war aber damals sehr kostspielig und war für drei Mark pro Liter nur in den Apotheken zu haben. Marcus wusste aber genau, in welcher Weise die „karbarisierte Luft" für motorische Zwecke ausgenutzt werden könnte. Er wollte die Petroleumdämpfe durch einen Funken, den er mit seinem elektrischen Zündapparat zu erzeugen vermochte, zur Explosion bringen und somit eine Kraft erzeugen, die die Maschine betreiben würde. Es gelang ihm tatsächlich, einen Gas- und Petroleummotor auf dieser Grundlage zu kontruieren. Er montierte diesen Motor in einen Wagen, und das Vorbild des Automobils war damit erfunden.

Der Marcus'sche Wagen hatte bereits alle Kennzeichen jenes Fahrzeuges, dem es beschieden war, einige Jahrzehnte später im Siegeszug die Welt zu erobern. Da aber dem Wagen Auspuffklappen und Gummiräder fehlten, entstand bei der erwähnten Probefahrt durch die Mariahilfstrasse ein ohrenbetäubender Lärm. Die Pferde wurden scheu, die Passanten flohen in Angst vor einer Explosion und die Bewohner der benachbarten Häuser liessen vorsichtshalber die Rolläden herunter...

Etwa zehn Jahre später erfanden Daimler und Benz unabhängig voneinander das Automobil. Keiner von diesen beiden Erfindern, deren Namen mit

der Entstehung des Autos für immer verbunden sind, hatte eine Ahnung von den Marcus'schen Experimenten. Während der Wiener Jubiläumsaustellung im Jahre 1898 zog man den alten Marcusschen Wagen aus seiner Vergessenheit und stellte ihn auf einem Ehrenplatz auf neben seinen glücklicheren Kollegen. Auch sein Schöpfer, der schwerkranke und halberblindete Marcus — er litt an einem Gesichtskrebs — machte die letzte Kraftanstrengung, um sich bei der feierlichen Eröffnung der Ausstellung einzufinden. Er hörte mit gemischten Gefühlen von Stolz und Wehmut die Reden, die ihm zu Ehren bei dieser Gelegenheit gehalten wurden. Einige Tage später starb er. Die Welt hat den Mann vergessen, der zehn Jahre zu früh mit seiner Erfindung gekommen war.

Zur Nachahmung empfehlen

(Luft und Kraftfahrt).

Hauptverkehrszeit. An der Haltestelle ein Autobus, davor eine Taxe, neben ihr im Matsch ein Kneuel von Motorrad, Fahrer und Sozius. Passanten laufen zusammen. Erregtes Stimmgewirr. Was ist los, wer hat die Schuld? Genau weiss es keiner. Nur die Beteiligten. Die Motorradfahrer hatten den Abstand zwischen Autobus und Taxe überschätzt, waren mit dem Auspuffrohr am Kotflügel der letzteren hängen geblieben und dann umgekippt. Die Zuschauer aber sind gespannt auf das, was jetzt kommen wird.

Im allgemeinen entwickelt sich die Sache wie folgt: Zuerst wird die Schuldfrage erörtert, und zwar so, dass der eine dem anderen unter grösstdiktiert. Wenn sich die Dinge dann soweit zugespitzt haben, dass die ersten Haken und Schwinger fallen sollen, erscheint meistens ein Schutzmann, um den Tatbestand aufzunehmen. Nummern der Fahrzeuge, Personalien der Farher anhand der Führerscheine, Namen und Adressen etwaiger Zeugen u. s. w. Wenn alles erledigt ist, fahren oder schieben die Streithaehne ihres Weges. Die Angelegenheit lauft durch die Instanzen. Reparaturen können erst vorgenommen werden, wenn von amtswegen der Schuldige ermittelt ist, falls der Eigentümer des Fahrzeuges es nicht vorgezogen hat, die Reperatur erst einmal aus eigener Tasche zu bezahlen. Hier war es anders: Der Motorradfahrer erhebt sich aus seinem unfreiwilligen Schlammbad, befühlt seine Glieder, besieht seine Kleidung, alles unversehrt, wenn auc h bös beschmutzt. Dann zückt er sein Zigarettenetui, bietet seinem Sozius der auch mit einem blauen Auge davongekommen ist, und seinen aufgeregten Widersacher eine Beruhigungszigarette an, überreicht seine Karte und bittet ihn im höflichen Tone, gleich mit ihm in eine Reperaturwerkstatt zu fahren, um den Schaden zu beheben. Sichtbar überrascht von soviel Entgegenkommen lenkt der Taxenchauffeur, der unter dem Befall der Menge eben noch ereegte Anschuldigungen vorbrachte, ein: „So schlimm ist das ja nicht geworden, das lässt sich leicht wieder zurechtmachen", Motorrad vorauf, Taxe hinterdrein fahren sie gemeinsam los. Bravo!

So kam keiner zu kurz. Die beiden Parteien, die gar keine gegnerischen Parteien sein wollten, werden sich über die Reperaturkosten schnell geeinigt haben. Und das Publikum war ganz unerwartet zu einem Schauspiel gekommen, das einen zwar nicht sehr dramatischen, aber recht erzieherischen Schluss hatte.

Man weiss ja: Friede ernährt u. s. w.

—oOo—

Herzliche Glückwünsche

Im Monat Mai haben nachstehende Kollegen Geburstag, wozu wir herzlichst gratulieren:

Rączka Stanisław 1. — Ochojski Florjan 1. — Imiolczyk 1. — Skrzypiec Augustyn 5. — Szypuła Emil 6. Musialek Władysław 7. — Zentner Fryderyk 8. — Cymbor Jan 12. — Jochymczyk Jan 13. — Król Edmund 13. — Chmiel Jan 14. — Stencel Alojzy 14. Przewdzięg Fryderyk 15. — Wilk Wiktor 16. — Kowolik Urban 17. — Kwasizur Stanisław 19. — Waszkowski Emil 20. — Skazidroga Jan 21. — Warzecha Maks 22. — Stencel Jan 23. — Tatura Willi 24. — Wieczorek Antoni 24. — Wochnik Wilhelm 24. — Tomczak Antoni 25. — Kołodziej Jan 25. — Kulczyński Marjan 26. — Randa Karol 26. — Langer Robert 26. — Szlązak Maks 27. Drewnik Teodor 29.

50% Rabatt für Kinobillets

Jeder Kunde der Spółdzielnia Spożywców, welche ihre Läden auf der ul. Wojewódzka 50, sowie ul. Kościuszki 42 hat, bekommt bei jedem Einkauf in den oben genannten Läden als Zugabe einen Kupon, der zu einem 50 % Rabatt bei Ankauf eines Kinobillets berechtigt.

Herabsetzung der Gebühren für mechanische Fahrzeuge

Im „Monitor Polski" vom 4. April 1932 (Nr. 77) ist die Verordnung des Ministerrats über die Herabsetzung der Gebühren von mechanischen Fahrzeugen zugunsten des Wegebaufonds veröffentlicht worden. Danach beträgt die Gebühr für das Wirtschaftsjahr 1932/33 von einem dem eigenen Gebrauch dienenden Personenauto je 40 zł von jeden 100 kg des Gewichts des Autos. Von Autobussen je 36 zł. von 100 kg. Von Autotaxen je 35 zł. von 100 lg; von Lastautos, die dem eigenen Gebrauch dienen, 32 zł. von 100 kg; von Lastautos, die Erwerbszwecken dienen, je **40** zł von 100 kg; von Motorrädern ohne Anhängewagen 50 zł. pro Stück und von Motorrädern mit Anhängewagen 7 5zł. pro Stück. Die Verordnung ist mit dem 1. April d. Js. in Kraft getreten.

Der erste Diesel-Leichtlastwagen

Eine Neuschöpfung von Daimler-Benz.

Die Daimler-Benz-Werke werden in den nächsten Tagen in Gagenau ein neues Erzeugnis in Form eines 2-t-Lastwagens mit Dieselmotor vorführen. Die Daimler-Benz hat auf dem Gebiete des Diesel-

motors schon bisher erfolgreiche Pionierarbeit geleistet und es bedeutet eine Krönung dieser Arbeit, wenn es jetzt gelungen ist, das schwierige und bisher vielumstrittene Problem des Diesel-Leichtlastwagens zu lösen. Die Wirtschaftlichkeit eines solchen Dieselfahrzeuges bietet gerade in der heutigen Zeit für das Werk Erfolgsaussichten, wird doch dadurch die Möglichkeit gegeben, 75 % der Brennstoffkosten zu sparen, also um das Dreifache wirtschaftlicher zu arbeiten.

Der neue Mercedes - Benz - Diesel 2 - t - Typ Lo 2000 ist als Viertakt-Vierzylinder gebaut und arbeitet nach dem bewährten Mercedes-Benz-Vorkammersystem. Der Motor hat 100 mm Bohrung bei 120 mm Hup und leistet 55 PS bei 2000 Umdrehungen in der Minute. Seine wichtigsten technischen Einzelheiten sind Zylinder und Kohlengehäuse, in einem Block gegossen; paarweise zusammengefasste Zylinderköpfe, Vorkammer und temperaturregelnder Einsatz leicht herausnehmbar. Brennstoffverbrauch für 100 km etwa 13 l, Oelverbrauch für etwa 100 km 1 l; Axenabstand etwa 3800 mm, Spurweite vorn etwa 1660 mm, Spurweite hinten etwa 1630 mm; Tragfähigkeit des Fahrgestells 2700 kg, Gewicht des Fahrzeuges fahrbereit (Kastenaufbau) etwa 2750 kg. Geschwindigkeit etwa 65 km Stunde und Steigvermögen etwa 22 %. Die Bedienung ist ebenso einfach wie beim Benzinmotor. Anlassen durch Druckknopf nach vorhergehendem Glühen elektrischer Heizspiralen.

Erleichterungen im Grenzverkehr

Der „Allgemeine Deutsche Automobil-Club e. V.“ und der „Deutsche Touring-Club“ teilen über die Zollkonferenz in Paris, bei der der Präsident des ADAC., Landesbaurat Dipl.-Ing. C. Fritz, als Delegierter der Alliance Internationale de Tourisme anwesend war, folgendes mit:

Es wurde ein Modell für ein neues Grenzpassierscheinheft (carnets de passages en douane) festgelegt, das in Zukunft keinen Vormerkschein mehr enthält. Es ist nach den neuen Bestimmungen jedem Land freigestellt, dem carnet einen nationalen Vormerkschein beizugeben, oder ein besonderes Dokument für die Rückkehr eines Motorfahrzeugs in sein Ursprungsland zu verwenden. Dieses neue Carnet-Modell wird den Zollbehörden der einzelnen Länder zur Begutachtung vorgelegt, die dann entscheiden können, ob sie es einführen oder das bisherige Modell mit unwesentlichen Aenderungen beibehalten.

Weiter wurde das Modell für ein einheitlich formuliertes Nachweis - Attest vorgelegt, das in Zukunft zur nachträglichen Löschung eines nicht rechtzeitig ordnungsgemäss erledigten Triptiks oder carnets, das entweder zu Verlust gegangen ist oder keinen provisorischen Austrittsvermerk aufweist, verwendet werden soll. Ferner wurde die Einführung des Systems der cartes de passages en douane für Motorräder ohne Beiwagen (Motorradkarte) in allen Ländern empfohlen. Die bisher nur für Tourenwagen gültigen Triptiks und Carnets sollen in Zukunft auch für Anhänger gültig sein. Neu ist ein dem Triptik beizugebendes Formular, welches das Inventar der im Anhänger mitgeführten Gegenstände enthält. Das Internationale Normalisierungsbüro für Automobilbau hat einheitliche Numerierung von Motor und Chasis vorgeschlagen. Falls dies beschlossen wird, werden in Zukunft die Zollplomben am Motor wegfallen. Begrüssenswert ist der Vorschlag die Zollämter zu vermehren, welche die Abfertigung von Kraftfahrzeugen zu jeder Tages- und Nachtzeit vornehmen. Ein Antrag wurde gestellt, wonach die Zollämter, die sich an der Grenze gegenüberliegen, die gleichen Dienststunden haben sollen. Die Schaffung sog. gemischter Zollämter, wie man sie von den Grenzbahnhöfen her kennt, soll bei der nächsten Tagung des Conseil Central du Tourisme International besprochen werden.

Das Zusammenarbeiten der Zollbehörden von 21 Ländern mit den Vertretern der internationalen touristischen Spitzenverbände hat wichtigen Erleichterungen im Grenzverkehr mit Kraftfahrzeugen den Weg gebahnt. In der Alliance Internationale de Tourisme, deren deutsche Mitglieder der ADAC., der DTC. und der BDR. sind, finden diese Bestrebungen tatkräftigste Unterstützung.

Versicherungsanträge müssen wahrheitsgemäss ausgefüllt werden

Ein Kraftfahrer hatte in dem Antragsformular auf eine Haftpflichtversicherung die übliche Frage, ob in den letzten drei Jahren gegen ihn Haftpflichtansprüche gestellt worden seien, entgegen der Wahrheit mit „Nein“ beantwortet. Nach Zahlung der ersten Halbjahrsprämie trat der Versicherungsschutz ein. Bald nach Inkrafttreten des Vertrags hatte der Führer des versicherten Personenwagens beim Ueberholen eines andren Kraftwagens einen Unfall, bei dem mehrere Personen verletzt und Sachen beschädigt wurden. Gegen den Versicherten wurden Ansprüche in Höhe von 22 000 RM erhoben. Die Gesellschaft verweigerte den Versicherungsschutz, nachdem sie festgestellt hatte, dass der Versicherte in den letzten drei Jahren eine andere Versicherungsgesellschaft in sechs Kasko- und acht Haftpflichtschadenfällen in Anspruch genommen hatte. Der Kraftfahrer verklagte die Versicherungsgesellschaft.

Land- und Oberlandesgericht Stuttgart gaben auch der Klage statt, das Reichsgericht hob jedoch zugunsten der Versicherungsgesellschaft das angefochtene Urteil auf und ordnete nochmalige Verhandlung von dem Oberlandesgericht an. In der Begründung heisst es: Bei der erneuten Verhandlung wird das Berufungsgericht auch dazu Stellung nehmen müssen, ob nach Lage der Sache in der Tat die Beklagte für die Frage, ob sie bei Kenntnis der früheren Haftpflichtfälle den Vertrag überhaupt oder nur unter schwereren Bedingungen abgeschlossen haben würde, beweispflichtig ist oder ob nicht nach den Grundsätzen des Beweises des ersten Anscheins den Kläger die Beweisslat für das Gegenteil trifft. Dazu wird zu erwägen sein, dass, wenn ein Autohaftpflichtversicherer nach den bereits erlittenen Haftpflichtfällen fragt, er dies nur tut, um das Risiko, das er übernehmen soll, abzuschätzen. — Der Versicherungsschutz kann also verweigert werden, wenn feststeht, dass die Versicherungsgesellschaft den Antrag bei wahrheitsgemässer Beantwortung der gestellten Frage abgelehnt haben würde.

SPIS ODDZIAŁÓW

Zw. Zaw. Automobilistów

(Sekcja Zw. Zaw. Transportowców R. P.)



ZARZĄD GŁÓWNY:

Warszawa, ulica Czerwonego Krzyża 20

Oddział	Adres	Dzień zebrania	Lokal zebrań
Bielsko	Okręgowy Sekretarjat Z. Z. A., Rosner, Republikańska 4	1. sobota po 1. każdego mies.	Restauracja Feiner „Pilsnerhof"
Cieszyn	Kubień Alojzy, Frysztyckie Przedmieście 133	2. sobota po 1. każdego mies.	Restauracja Fr. Piller, ul. Cclesty
Drohobycz	St. Sandheim, ulica Żupna 31		
Gniezno	Z. Z. A. Gawronski, Koszarska 3		
Grodno	Z. Z. T., Mieszczańska 2		
Kalisz	Z. Z. T. Marjanska 2		
Katowice	Okręgowy Sekr. Z. Z. A., ul. Kościuszki 49	1. czwartek po 1. każdego miesiąca	Grand — Restauracja ul. Kościuszki
Koło	Z. Z. A., Warszawskie Przedmieście 5		
Kołomyja	Z. Z. A., Karol Szuba, Piłsudskiego 2		
Konin	Br. Lewandowski, ulica Wolna 6		
Kraków	Z. Z. T., Plac Matejki 4		
Królewska Huta	Jan Ćmok, Straż Pożarna, ulica Bytomska	1 poniedziałek po 1. każdego miesiąca	Restauracja róg ul. Katowicka Stawowa Ertel
Lwów	Z. Z. T., ulica Zielona 7		
Łomża	Z. Z. A., ulica Krótka 1		
Łódź	Okręgowy Sekretarjat Z. Z. T., ul. Suwalska 7.		
Łuck	Z. Z. A., Tłuchowski, Rada Związkowa		
Mikołów	pod Katowice	na piśmie	Hotel Dom Polski, Rynek
Nowogródek	Z. Z. A., Sienieżycka 24		
Ostrów Pomorski	Z. Z. A., Staszyca 2		
Poznań	Okręgowy Sekretarjat Z. Z. A., Plac Dąbrowskiego 42		
Radom	Z. Z. T., Emiljanów Al., ulica J. Malczewskiego 10		
Rybnik	Stalmach Józef, ulica Halera 2	1. wtorek po 1. każdego mies.	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności
Sosnowiec	Pietrzak Leon, ulica Wielka 12	2. niedziela po 1. kazdego mies.	Dom Kolejarzy Z. Z. K. ulica Piłsudskiego 2.
Tarnowskie Góry	pod Katowice	zaproszenie na piśmie	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności
Tychy	Matera Paweł, Browary Książęce	1. niedziela po 1. każdego mies,	Kawiarnia p. Drabik ul. Sienkiewicza
Warszawa	Z. Z. T., ulica Czerwonego Krzyża 20		
Wilno	Z. Z. T., ulica Wileńska 17		
Wieluń	Z. Z. A., F. Czyż, ulica Niedzielska 6		
Włocławek	Z. Z. A., Z. Z. T., Kościuszki 6, Klub Robotniczy		
Żywiec	pod Bielsko	1. niedziela po 15. każdego mies	na piśmie

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow. Al. Adamczyk, Katowice.
Druk: „Drukarnia Ludowa", Spółdzielnia z odpowiedzialnością udziałami, Katowice, Teatralna 12